

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

| | |
|---|----|
| Variazioni nella composizione della Commissione | 74 |
| DL 243/2016: Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. C. 4200 Governo (Parere alla V Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>) | 74 |

SEDE REFERENTE:

| | |
|---|----|
| Norme per garantire i collegamenti marittimi con la Sardegna. C. 3279 Mura e C. 3706 Nicola Bianchi. (<i>Rinvio del seguito dell'esame</i>) | 77 |
|---|----|

SEDE CONSULTIVA

Martedì 17 gennaio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.

Variazioni nella composizione della Commissione.

Michele Pompeo META, *presidente*, comunica che il deputato Andrea CAUSIN, appartenente al Gruppo Area Popolare-NCD-Centristi per l'Italia, è entrato a far parte della Commissione in sostituzione del deputato Luigi CASERO, che è stato nominato componente del Governo.

DL 243/2016: Interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. C. 4200 Governo.

(Parere alla V Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Non essendovi obiezioni, così rimane stabilito.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, rileva che il decreto-legge in questione consta di 8 articoli, concernenti ambiti abbastanza variegati, involgendo la competenza specifica di questa Commissione con la previsione, all'articolo 4, di norme relative al lavoro portuale.

Dopo aver sinteticamente illustrato il contenuto, si sofferma sulla norma di diretto interesse di questa Commissione. Evidenzia che l'articolo 4 prevede l'istituzione di una Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale nei porti che in cui almeno l'80 per cento della movimentazione di merci containerizzate avvenga o sia avvenuta negli ultimi 5 anni in moda-

lità *transshipment* e persistano, da almeno 5 anni, stati di crisi aziendale o cessazioni delle attività terminalistiche.

L'Agenzia è istituita (sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), nonché promossa e partecipata dalla Autorità di Sistema portuale competente, « in via eccezionale e temporanea, per un periodo massimo di 36 mesi », a decorrere dal 1° gennaio 2017, con lo scopo di sostenere l'occupazione, di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e di evitare un grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuale.

Confluiscono in essa i lavoratori in esubero delle imprese autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali. In tale data sono stati sottoscritti specifici accordi di programma, ai sensi dell'articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del Ministero dello sviluppo economico, del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, delle regioni Puglia e Calabria, delle autorità portuali di Taranto e Gioia Tauro e dell'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa – INVITALIA. Si tratta dell'accordo di programma per il porto di Gioia Tauro e dell'intesa istituzionale per il porto di Taranto, inserita nel contratto istituzionale di sviluppo. Tali accordi già delineavano la soluzione realizzata dal presente articolo per superare le crisi occupazionali in essere da tempo nei porti di Taranto e Gioia Tauro ma contengono anche diverse iniziative volte a rilanciare le citate realtà portuali in modo da favorirne lo sviluppo e garantire quindi effetti positivi sul piano occupazionale.

Precisa, quindi, che le realtà territoriali alle quali tali disposizioni sono applicabili sono pertanto esclusivamente quella di Taranto (per un numero di lavoratori di poco superiore alle 500 unità) e quella di Gioia Tauro (per un numero di lavoratori di circa 400 unità).

Ciò è confermato da quanto stabilito ai sensi del comma 7 che destina una somma pari a 18.144.000 euro per l'erogazione dell'indennità di integrazione salariale straordinaria per le giornate di mancato avviamento al lavoro per i lavoratori portuali in esubero delle imprese operanti nei citati porti ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994. Tale somma è stimata, secondo quanto indicato nella relazione tecnica di accompagnamento, facendo riferimento alla citata platea di 900 lavoratori portuali, con l'obiettivo di consentire l'erogazione di una somma annua massima pro-capite di 20.160 euro. Tali oneri sono stimati decrescenti negli anni 2018 e 2019 (rispettivamente 14.112.000 euro e 8.064.000 euro) e da ciò si può desumere una proiezione di progressivo riassorbimento della manodopera temporaneamente facente capo all'Agenzia.

Le somme appena indicate rappresentano peraltro l'unico costo connesso alla norma e rispetto ad esse i commi 9 e 10 dell'articolo in discussione prevedono un'apposita copertura finanziaria e la compensazione degli effetti finanziari in termini di fabbisogno e di indebitamento netto.

Le attività dell'Agenzia sono svolte avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente nei bilanci delle rispettive Autorità di Sistema portuale e ad essa si applicano le norme in materia di agenzie di somministrazione di lavoro (ad eccezione delle modalità istitutive e di finanziamento, specificamente disciplinate dal presente articolo). La disposizione precisa che l'Autorità di sistema portuale partecipa all'Agenzia in deroga all'articolo 6, comma 11, della legge n. 84 del 1994 che vieta espressamente alle Autorità di sistema portuale di svolgere, direttamente o tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse.

Passando ad analizzare i compiti dell'Agenzia, segnala che è previsto che la stessa fornisca attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi (anche attraverso la loro formazione professionale) in rela-

zione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area di competenza della Autorità di Sistema portuale. È altresì previsto che le regioni possano cofinanziare i piani di formazione o di riqualificazione del personale che dovessero rendersi necessari, avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Precisa che, al fine di favorire tale attività dell'Agenzia, la norma prevede che nei porti in cui già operi un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, quest'ultimo dovrà rivolgersi all'Agenzia qualora non abbia personale sufficiente; inoltre, in caso di nuove iniziative imprenditoriali e produttive che dovessero localizzarsi nel porto, ovvero di imprese autorizzate o concessionarie, sorge l'obbligo di fare ricorso ai lavoratori dell'Agenzia secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo per le assunzioni a tempo determinato e indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti e offerti (comma 5); il medesimo obbligo grava, in caso di previsione di nuove assunzioni, sulle aziende già concessionarie. Infine, i lavoratori individuati, a loro volta, hanno l'obbligo di accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi tenuti dall'Agenzia.

Rimarca che l'Agenzia opera per un tempo massimo di trentasei mesi, decorsi i quali, qualora rimangano presso l'Agenzia lavoratori non reimpiegati, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove ne sussistano i presupposti, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare la trasformazione della medesima in un'agenzia di fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali ai sensi di quanto stabilito dall'articolo 17 della legge n. 84 del 1994.

Si riserva di formulare una proposta di parere anche alla luce delle considerazioni che potranno emergere nel corso della discussione.

Arianna SPESSOTTO (M5S) pur comprendendo le ragioni che sono alla base

del provvedimento in esame, reputa necessario, tuttavia, acquisire dal Governo e dalla relatrice notizie in merito all'istruttoria svolta, in particolare al fine di verificare se siano state valutate soluzioni alternative all'istituzione di un'agenzia speciale come, ad esempio, il ricorso alle agenzie di collocamento dei territori interessati.

Mario TULLO (PD), nell'esprimere apprezzamento per il lavoro della relatrice, dichiara di comprendere pienamente le ragioni che sostengono l'adozione del decreto-legge in esame che, nell'introdurre rilevanti misure per il Mezzogiorno, interviene in modo significativo sulla attuale situazione dei porti di Gioia Tauro e di Taranto.

Riferendosi a quanto rilevato dalla collega Spessotto, intende sottolineare che deve essere tenuto in debito conto il carattere di alta specializzazione e professionalizzazione del lavoro portuale, circostanza che sconsiglia il ricorso agli strumenti ordinari esistenti per il collocamento dei lavoratori. Rimarca, peraltro, che anche gli uffici di studio e documentazione che forniscono materiale a supporto dei lavori della Commissione hanno ben evidenziato come la norma in esame trovi applicazione ai soli due porti di Taranto e Gioia Tauro e si dichiara, inoltre, convinto che quanto disposto in materia di *transshipment* avrà ricadute positive su tutto il sistema del traffico merci portuale e su tutti gli altri porti italiani.

Ritiene che così come è stato molto positivo trattare in Commissione la tematica della *governance* portuale lo sarebbe anche poter trattare quella relativa al lavoro portuale, cosa per la quale teme non resti abbastanza tempo in questo scorcio di legislatura. Ricorda, tuttavia, che alcuni interventi volti a sostenere i livelli occupazionali del settore sono stati comunque adottati nel corso dell'attuale legislatura.

Si riferisce, in particolare, alla disposizione introdotta nell'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 con la legge di stabilità per il 2014 per il sostegno all'occu-

pazione portuale. La sua importanza suggerisce che non vengano messi in discussione o, peggio, dispersi i suoi rilevanti effetti.

In tale senso, invita la relatrice a valutare l'inserimento nella proposta di parere di un richiamo alla disposizione da ultimo citata, evidenziando la necessità di sopprimere l'obbligo di ridurre la manodopera impiegata di almeno il 5 per cento all'anno per accedere ai contributi previsti dall'articolo 17, comma 15-*bis*, della predetta legge n. 84 del 1994.

Mirella LIUZZI (M5S), sottolinea che la problematica di maggior rilievo è rappresentata dal fatto che l'istituenda Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, una volta decorsi i trentasei mesi previsti, può trasformarsi in un'agenzia di fornitura di lavoro temporaneo in via definitiva. Pur comprendendo il senso della legge, e avendo ben chiare le condizioni dell'occupazione nei porti oggetto del provvedimento, prospetta alla relatrice l'opportunità di precisare nel parere della Commissione che tale eventualità sia scongiurata.

Anna Maria CARLONI (PD), *relatrice*, ricorda che la finalità del provvedimento non è costituita essenzialmente dalla stabilizzazione della prevista deroga al diritto comune ma dalla necessità di sostenere l'occupazione, di accompagnare i processi di riconversione industriale delle infrastrutture portuali e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza portuali nei predetti porti, punti che è sua intenzione evidenziare nella sua proposta di parere che, come detto, prenderà in considerazione gli elementi di valutazione che emergono dal dibattito.

Michele Pompeo META, *presidente*, rilevato che su alcune questioni sollevate dai colleghi è necessario acquisire la posizione del governo, oggi assente, avverte che nelle successive sedute considererà indispensa-

bile la presenza di quest'ultimo, ai fini dell'efficace assolvimento delle funzioni dell'organo parlamentare, che sarebbero invero fortemente pregiudicate dal mancato confronto con il rappresentante dell'Esecutivo, anche a tutela delle prerogative di ciascun commissario.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame alla seduta già prevista per domani, nella quale sarà presentata la proposta di parere.

La seduta termina alle 14.25.

SEDE REFERENTE

Martedì 17 gennaio 2017. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META.

La seduta comincia alle 14.25.

Norme per garantire i collegamenti marittimi con la Sardegna.

C. 3279 Mura e C. 3706 Nicola Bianchi.

(Rinvio del seguito dell'esame).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento in oggetto, rinviato nella seduta del 19 gennaio 2016.

Michele Pompeo META, *presidente*, ricorda che all'ordine del giorno figura l'esame della proposta di legge concernente la continuità dei collegamenti marittimi con la Sardegna, C. 3279 Mura, al fine di disporre l'abbinamento della proposta di legge C. 3706 Nicola Bianchi.

Al riguardo, segnala di aver predisposto una nota illustrativa delle analogie e differenze tra le due proposte di legge che è a disposizione dei colleghi.

Vista la richiesta del collega Bianchi di poter intervenire e preso atto, tuttavia, della sua impossibilità a partecipare alla seduta odierna, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.